



dopady opatření na:



*zábor prostoru
(parkování)*



kongesce



emise



hluk

Popis opatření:

Zóny placeného stání jsou poměrně běžným opatřením, které se rychle rozšiřuje i mezi českými městy. Mingardo a kol. (2015) rozlišují různé úrovně (etapy) v přístupu měst ke nastávajícím problémům s parkováním následovně: (i) žádná regulace parkování, (ii) zavedení regulace parkování s časově omezeným stáním nerezidentů bez zpoplatnění, (iii) zavedení zóny placeného stání v užším centru města pro umožnění parkování krátkodobých návštěvníků, (iv) postupné rozšiřování parkovací zóny i do odlehlejších oblastí, (v) přechod k parkovací politice jako integrální součásti celkového dopravního managementu, který obsahuje komplex opatření typu omezování počtu parkovacích stání, P+R parkoviště, diferencované tarify parkování na základě poptávky, využití parkovacích stání k různým účelům a zpoplatnění parkování v místě zaměstnání.

Města přecházejí z jedné etapy do druhé tak, jak postupně narůstá dopravní zátěž a jak se parkující automobily přelévají za hranice zpoplatněné zóny, kde začíná jejich množství způsobovat problémy. Tento přístup je zcela v pořádku, není důvod navyšovat parkovací poplatky tak, aby působily zcela inhibičně a parkovací stání zela prázdnotou. Na druhou stranu když se parkovací kapacity naplňují, jednoznačným trendem dopravního managementu v zahraničí je dále nepřizpůsobovat kapacitně infrastrukturu narůstající dopravě, nýbrž usměrňovat poptávku i s využitím nástrojů parkovací politiky tak, aby stávající kapacita dostatočila. Nabídka parkování zdarma přispívá k zakoupení dalších automobilů, které by si jinak domácnosti nepořizovaly. Možnost parkování zdarma se také negativně promítá do rostoucích cen nemovitostí – kupující či nájemník je ochoten zaplatit vlastníku nemovitosti vyšší cenu, pokud je mu před domem obcí umožněno parkování zdarma. Jak ukazuje studie z Amsterdamu, ochota rezidentů platit za parkování je kapitalizována v cenách nemovitostí v přepočtu 10 eury denně (van Ommeren a kol., 2011).

Jak ukazuje Inci (2015), pokud výše parkovného neodráží celkovou poptávku po parkování a parkovací tarify jsou nastavené příliš nízko, dochází ke ztrátě užitku osob cestujících autem, protože musí trávit čas hledáním volného místa k zaparkování. Zároveň tyto vozy zvyšují svým kroužením dopravní zátěž. Aby se zamezilo zbytečnému hledání volných míst, doporučuje se takové parkovné, které dosáhne cca 15 % neobsazených míst. Některá velká města k tomu využívají fundované metody smart přístupů k parkování.

Při zavádění zpoplatněného parkování je hlavním cílem vyrovnat poptávku po parkování s omezenou nabídkou parkovacích stání. Zóna placeného stání je tak doporučena všude tam, kde dochází k nadměrnému tlaku na počet parkovacích míst. Poplatek za parkování by měl odrážet náklady města na zajištění parkovacího místa (investiční, provozní náklady i náklady ušlé příležitosti) a měl by být nastaven plošně.

Města obvykle nabízejí zvýhodněné parkování svým rezidentům. To je možné nastavit tam, kde nejsou maloobchodníci závislí na dojížděcí svých zákazníků. Složitější je to v oblastech s mnoha obchody. Na základě výsledků odborných studií se nedoporučuje významně cenově diskriminovat nerezidenty oproti rezidentům, cena parkovného by měla podle teorie odrážet poptávku po parkování bez ohledu na typ uživatele (van Ommeren a kol., 2011).

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Žádná

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Možnost placení parkovného formou SMS, on-line
- * Využití navigačních systémů, jako je GPS a Galileo ke zpoplatnění parkujících vozů

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové opatření, zavedení zpoplatnění parkování může naopak přinášet městu příjem.

Středně finančně nákladné

Hlavní dopady opatření:

Zvyšuje se užitek automobilistů, kteří nemusí trávit čas zbytečným hledáním volného státní. Jak ukazuje studie Van Ommeren a kol. (2011), kroužení aut při hledání místa k zaparkování lidé v Amsterdamu hodnotí jako újmu, která činí průměrně jedno euro denně. Zpoplatněné parkování dále omezuje motivaci lidí k nákupu dalších automobilů do domácnosti.



Dopady na modal split

Zprostředkovaně díky omezení motivace pořizovat si dodatečné auto do domácnosti.



Dopady na životní prostředí

Snížení znečištění ovzduší a míry hluku v důsledku snadnějšího nalezení místa k zaparkování.



Dopady na dopravní nehody

Nezjištěno.



Dopady na zdraví

Zprostředkovaně díky omezení motivace pořizovat si dodatečné auto do domácnosti, což může motivovat k chůzi či jízdě na kole.



Sociální a ekonomické dopady

Při správném nastavení tarifů pozitivní dopad na maloobchod – zákazníci mohou snadněji najít místo k zaparkování. Snížení ceny nájemného či tržních cen nemovitostí v oblastech, kde město přestává dotovat parkování z veřejných prostředků.



Dopady na dopravní zátěž, kongesce, dopravní proudy atd.

Snížení dopravní zátěže díky rychlejšímu nalezení místa k zaparkování. Auta hledající parkovací stání zvyšují v některých městech až o 50 % časové ztráty z kongesce, přičemž místo zaparkování hledají průměrně 8 minut (Inci, 2015).

Vztah k dalším dopravním opatřením:

- * Omezování počtu parkovacích stání
- * P+R parkoviště
- * Diferencované tarify parkování na základě poptávky
- * Využití parkovacích stání k různým účelům
- * Fond mobility
- * Zpoplatnění parkování u zaměstnání

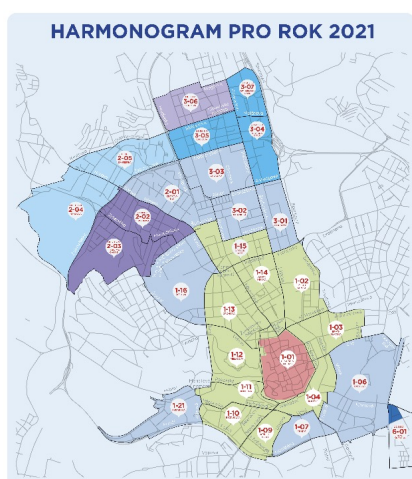
Zkušenosti a doporučení praxe z měst:

Příliš benevolentní přístup k navyšování kapacit obchodních či rekreačních center na periferii města, která mají dostatek parkovacích ploch k dispozici zdarma, může přinášet významnou konkurenci centru města.

Pokud je v centru města významně zvýhodněný parkovací tarif pro rezidenty oproti parkovacímu tarifu pro občasné návštěvníky, automobilistů nerezidentů může dojet do centra města příliš málo, což může způsobit úbytek zákazníků místních podnikatelů.

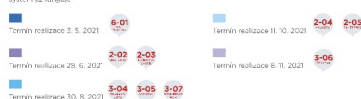
Politická prosaditelnost: Je snadné prosadit politiku, která zpoplatněním cílí především na nerezidenty. Chce-li obec prosadit významnější parkovací poplatky u rezidentního stání, setkává se často s odporem, který pramení z pocitu dalšího zbytečného zdaňování. Město však může zavedení zpoplatnění propojit s dalšími opatřeními, která naopak občanům něco přinášejí, jako např. zlevnění celoroční jízdenky na hromadnou dopravu. Město také může vybrané prostředky alokovat do speciálního fondu na předem jasně vymezené účely, které jsou ze strany občanů vítány (např. tzv. fond mobility).

MAPA REZIDENTNÍCH OBLASTÍ A NÁVŠTĚVNICKÝCH ZÓN



REZIDENTNÍ OBLASTI

Oblasti, ve kterých parkovací systém již funguje



NÁVŠTĚVNICKÉ ZÓNY

A

Zóna A (ČERVENÁ)

historické centrum města / město parkovet jen s dlouhodobým ověřením / do uššího míst je omezen vjezd

1-01

B

Zóna B (ZELENÁ)

přístup k historickému centru / regulace 24 hod denně / 60 minut zdarma / 20 Kč/hod.

1-02 1-03 1-04 1-09 1-10 1-11 1-12 1-13 1-14 1-15

C

Zóna C (MODRÁ)

zbytek města / regulace jen přes noc od 17 do 6 hod. / 60 minut zdarma / 20 Kč/hod.

1-06 1-07 1-16 1-21 2-01 2-02 2-03 2-04 2-08 3-01 3-02 3-03 3-04 3-08 3-09 3-07

Obrázek: Zóny parkovacího stání v Brně
Zdroj: <https://www.parkovani.vbrne.cz/parkovani-navstevnici>

Situace v ČR:

Zóny placeného stání jsou zavedeny a postupně rozšiřovány ve velkých městech ČR (Praha, Brno, Olomouc, Ostrava, Plzeň, České Budějovice), ale částečně i ve městech menších (např. v podobě různě zpoplatněných uličních stání).

Příklady dobré praxe:

Příklady dobré praxe evropských měst popisuje Kodransky a Hermann (2010). Neexistuje město, které by vyřešilo parkování k všeobecné spokojenosti. Všechna města však čelí problému nedostatku parkovacích míst pro rezidenty, pokud zachovávají příliš nízké parkovné, které neodráží tržní poptávku po rezidentním parkování. Obvykle však města nejdou cestou navyšování parkovacích kapacit tak, aby plně dostačovala poptávce po parkování při levných parkovacích tarifech.

Některá města nedostatek parkovacích stání řeší několikaletou čekací dobou na parkovací povolení za zvýhodněné podmínky pro rezidenty (např. Amsterdam). To však není optimální cesta. Ekonomové zdůrazňují potřebu zvýšit cenu tak, aby se vyrovnala nabídka s poptávkou. Města na druhou stranu nechtějí někdy touto cestou jít, protože taková politika je velmi nepopulární. Prosaditelnost by mohlo zvýšit důsledné směřování vybraných finančních prostředků na účely podpory dopravní infrastruktury (včetně infrastruktury pro pěší a cyklisty) a hromadné dopravy.

Použitá literatura:

BLIEMER, M. C.J.; MULLEY, C.; MOUTOU, C. J. (ed.). (2016). *Handbook on Transport and Urban Planning in the Developed World*. Edward Elgar Publishing, 2016.

INCI, E. (2015). A review of the economics of parking. *Economics of Transportation*. 2015, 4.1-2: 50–63.

KODRANSKY, M.; HERMANN, G. (2010). *Europe's parking U-Turn: From accommodation to regulation*. Institute for Transportation and Development Policy, 2010.

MINGARDO, G.; VAN WEE, B.; RYE, T. (2015). Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2015, 74: 268–281.

VAN OMMEREN, J.; WENTINK, D.; DEKKERS, J. (2011). The real price of parking policy. *Journal of Urban Economics*. 2011, 70.1: 25–31.